

La sécurité routière : Prioriser les environnements favorables



Mémoire présenté par Vivre en Ville

à la Commission des transports et de l'environnement

dans le cadre du

Projet de loi no 71

Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives

Janvier 2010

La sécurité routière :

Prioriser les environnements favorables

Mémoire présenté par Vivre en Ville
à la Commission des transports et de l'environnement

dans le cadre du

Projet de loi no 71

Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives

Janvier 2010

Ont collaboré à la rédaction de ce mémoire :

Claudia Bennicelli

Christian Savard



VIVRE EN VILLE

REGROUPEMENT QUÉBÉCOIS
POUR LE DÉVELOPPEMENT URBAIN
RURAL ET VILLAGEOIS VIABLE

RÉSUMÉ

Vivre en Ville, le regroupement québécois pour le développement urbain, rural et villageois viable, soumet ce mémoire à la Commission des transports et de l'environnement afin d'engendrer réflexions et actions sur la sécurité routière, sous le regard multidisciplinaire du développement de collectivités viables.

Vivre en Ville soutient que les principaux enjeux de sécurité routière relèvent de la priorité accordée actuellement à l'automobile, et qu'une véritable amélioration de la sécurité passe inévitablement par une diminution du volume et de la vitesse de la circulation. Pour ce faire, on doit obligatoirement assurer une utilisation accrue des transports collectifs et actifs, pour lesquels les conditions de pratique doivent être améliorées.

Les demandes formulées dans ce mémoire visent particulièrement l'amélioration de la sécurité dans les rues locales, en milieu urbain et résidentiel, au bénéfice des usagers vulnérables que sont les piétons et les cyclistes. Une forme urbaine réduisant les déplacements motorisés ainsi que des aménagements assurant un meilleur partage de la route et une circulation à vitesse réduite apparaissent pour notre organisme comme des mesures de base en matière de sécurité. Vivre en Ville demande au ministère des Transports de modifier le Code de la route en ce sens, et de légiférer pour normaliser une planification et des pratiques d'aménagement favorisant davantage les transports actifs.

L'organisme présente des recommandations générales afin d'améliorer la sécurité des usagers vulnérables, et demande plus précisément l'abolition du virage à droite sur feu rouge. Également, Vivre en Ville fait valoir sa vive opposition à l'une des modifications proposées dans le Projet de loi 71, à savoir la possibilité de rendre le port du casque obligatoire pour les moins de 12 ans. Sur ce point, Vivre en Ville soutient que le risque de diminuer la pratique du vélo et les difficultés d'application d'une telle loi engendreront des impacts désastreux si le port du casque est imposé. L'amélioration des conditions de pratique du vélo, grâce à des rues locales à faibles débits de circulation et des automobilistes roulant à une vitesse maximale de 30 km/h, constitue une stratégie beaucoup plus efficace pour la prévention des accidents.

TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ	V
TABLE DES MATIÈRES	VII
PRÉSENTATION	1
<i>Vivre en Ville.....</i>	<i>1</i>
INTRODUCTION : L'AUTOMOBILE AU CENTRE DES ENJEUX DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE	1
LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET ACTIFS : UN RÔLE POSITIF SOUS-ESTIMÉ POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....	2
RECOMMANDATIONS DE VIVRE EN VILLE	3
1. Améliorer la sécurité des usagers vulnérables	3
<i>Prioriser les environnements favorables.....</i>	<i>3</i>
<i>Une planification des transports cohérente</i>	<i>4</i>
<i>Des modifications au Code de la sécurité routière</i>	<i>5</i>
2. Généraliser l'interdiction du virage à droite sur feu rouge	6
<i>Une augmentation des risques d'accidents aux intersections, touchant particulièrement les usagers vulnérables.....</i>	<i>6</i>
<i>Le VDFR : une mesure injustifiée.....</i>	<i>7</i>
3. Abandon du pouvoir attribué aux municipalités de rendre obligatoire le port du casque aux moins de 12 ans (ajout de l'article 492,4)	7
<i>Le port du casque obligatoire : un combat secondaire</i>	<i>7</i>
<i>Une baisse anticipée de la pratique du vélo</i>	<i>8</i>
<i>Difficultés d'application</i>	<i>8</i>
CONCLUSION	9
RÉFÉRENCES.....	10

PRÉSENTATION

Vivre en Ville

Vivre en Ville, le regroupement québécois pour le développement urbain, rural et villageois viable, œuvre principalement à la sensibilisation des acteurs québécois afin de favoriser l'application des principes du développement durable dans la planification et l'aménagement du territoire. Par des recherches, des outils de formation et des événements, l'équipe de Vivre en Ville stimule l'innovation et participe à l'émergence d'une vision nouvelle du développement des agglomérations québécoises, centrée sur les collectivités viables.

Organisme national d'intérêt public fondé en 1994, Vivre en Ville a pour mission l'amélioration de la qualité de l'environnement et des milieux de vie par la recherche d'un aménagement du territoire optimal, contribuant au bien-être physique et psychologique des citoyens.

Vivre en Ville contribue au débat public par sa participation à des colloques, à des audiences ou à des consultations publiques, ainsi que par la réalisation de projets d'amélioration de la qualité de vie, inspirés d'expériences internationales et appliqués tant à l'échelle des agglomérations et des quartiers urbains, que des villages et des milieux ruraux.

INTRODUCTION : L'AUTOMOBILE AU CENTRE DES ENJEUX DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le Québec a connu en 2008 le meilleur bilan routier des 60 dernières années. Les efforts considérables déployés dans les dernières années pour améliorer le bilan routier ont ainsi porté fruits. Toutefois, on peut affirmer que l'ensemble des mesures déployées pour améliorer la sécurité routière se trouvent affaiblies par la forte progression des déplacements automobiles, qui accroît les risques d'accidents de la route. Si elle fait plus que jamais partie du mode de vie des Québécois, l'automobile reste la première et la principale cause d'accidents, au détriment des usagers vulnérables que sont les piétons et les cyclistes.

Le Projet de loi 71 visant à modifier le Code de la sécurité routière comprend certaines mesures intéressantes, mais néglige, selon Vivre en Ville, la prise en charge d'un enjeu déterminant dans la problématique de la sécurité routière, à savoir la hausse continue des déplacements motorisés, reliée aux besoins grandissants de déplacements, aux distances parcourues toujours plus grandes et à l'expansion du parc automobile.

Afin d'illustrer ce propos, notons que selon la Société d'assurance automobile du Québec (2006), le risque posé aux piétons par la circulation automobile peut être réduit en s'attaquant aux trois points suivants :

- le volume total de déplacements en automobile,
- la vitesse effective des véhicules, tant sur les artères que sur les rues collectrices ou locales. (Une diminution de 1 km/h entraîne une réduction de 3% des accidents),
- le débit de circulation de transit dans les secteurs résidentiels des arrondissements centraux.

Par ailleurs, parallèlement aux priorités du ministère des Transports du Québec en matière de sécurité routière, il appert que les impératifs de rapidité des déplacements et de fluidité de la circulation automobile acquièrent une importance accrue. Cette situation mène à une tendance à améliorer la fluidité automobile, sans tenir compte des enjeux de sécurité (vitesses élevées de circulation permises, virage à droite sur feu rouge, ...). Cette tendance affecte sérieusement les différents usagers de la route. Vivre en Ville s'inquiète de cet état de fait, et déplore que la rapidité des déplacements automobiles soit en voie d'apparaître comme une priorité dépassant les enjeux de sécurité pour le ministère des Transports.

À travers ce mémoire, Vivre en Ville soutient que le ministère des Transports et le Gouvernement du Québec doivent s'attaquer plus sérieusement aux causes des accidents et agir davantage en faveur des usagers vulnérables. Vivre en Ville s'intéresse particulièrement à la sécurité dans les rues locales, en milieu urbain et résidentiel, et entend défendre la priorité des piétons et des cyclistes, dans l'optique de l'essor de formes viables de collectivités. L'organisme présentera des recommandations générales pour l'amélioration de la sécurité routière, ainsi que son opposition à l'une des propositions de modifications du Code de la sécurité routière dans le Projet de loi 71.

LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET ACTIFS : UN RÔLE POSITIF SOUS-ESTIMÉ POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Dans le but d'améliorer la sécurité routière en milieu urbain, les mesures les plus pertinentes et efficaces devraient viser la diminution des déplacements automobiles et l'accroissement de la part modale des transports collectifs, de la marche et du vélo.

Piétons, cyclistes et utilisateurs du transport collectif sont des usagers vulnérables et dont le nombre peut s'accroître sans compromettre la sécurité des autres usagers. En fait, plus le nombre d'usagers des transports actifs augmente, plus leur pratique devient sécuritaire. De nombreuses études démontrent en effet que l'augmentation du nombre de piétons et de cyclistes est corrélée avec une baisse du taux d'accidents (Hyden, Nilsson & Risser 1998 et Jacobsen PL. Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling. Injury Prevention, 2003;9:205-209). En France, la mise en place du vélo en libre-service Vélov à Lyon a produit une baisse de 40% de la fréquence des accidents corporels par rapport au nombre de déplacements à vélo, entre 2005 et 2007, tandis qu'à Paris, un an après l'inauguration de Vélib, le taux d'accidents a baissé de 30% (Fubicity). De plus, on constate que plus la part modale du vélo est importante dans un pays, moins on recense de décès de cyclistes par kilomètres parcourus (Fubicity).

Cette relation peut s'expliquer par le fait que les automobilistes s'habituent aux piétons et cyclistes, anticipent mieux leurs mouvements et ajustent ainsi leur comportement. Les cyclistes peuvent quant eux contribuer à modérer la vitesse de la circulation. Également, une part modale élevée du vélo implique souvent des aménagements cyclables appropriés ou des zones à vitesse réduite, sécurisant les déplacements (Jacobsen PL, 2003).

Par ailleurs, l'utilisation des transports collectifs, en réduisant le nombre de véhicules en

circulation, permet d'éviter de nombreux accidents de la route¹

Vivre en Ville en vient ainsi à recommander une considération plus importante des transports actifs et collectifs par le ministère des Transports, et l'intégration des enjeux de sécurité routière avec, entre autres, la Politique vélo et la Politique sur le transport collectif. La mise en place de conditions favorisant l'utilisation des transports actifs et collectifs apparaît à la base de toute stratégie d'amélioration de la sécurité routière.

RECOMMANDATIONS DE VIVRE EN VILLE

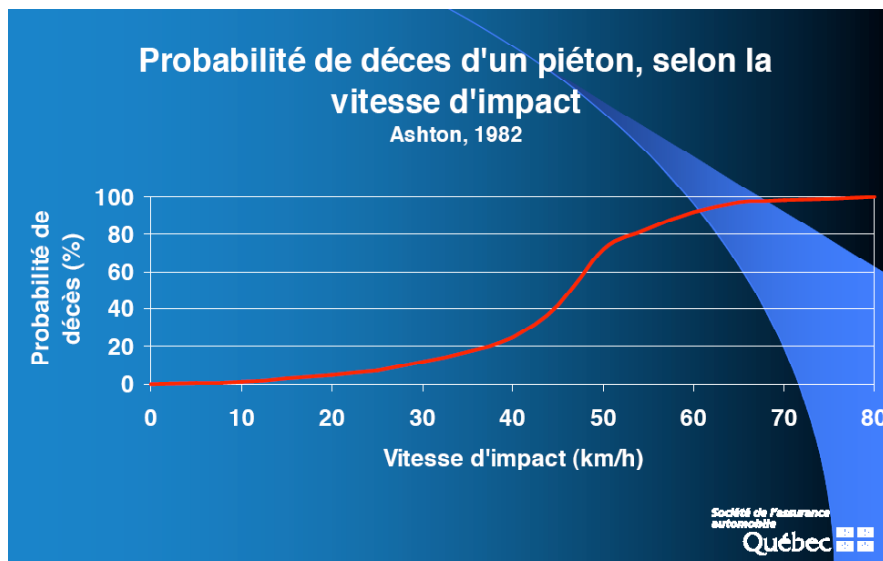
1. Améliorer la sécurité des usagers vulnérables

Prioriser les environnements favorables

L'aménagement du territoire et la forme urbaine déterminent les besoins en déplacements d'une collectivité, et ainsi l'utilisation de la voiture. Si l'on souhaite améliorer la sécurité en réduisant les déplacements motorisés, c'est en amont de toute décision de développement, de constructions d'infrastructures ou de requalification d'un quartier que se trouvent les opportunités les plus efficaces. Vivre en Ville défend l'aménagement de collectivités à échelle humaine, où les besoins en déplacements motorisés sont réduits par une utilisation rationnelle du territoire, une mixité des fonctions et une densité supportant une desserte efficace en transport collectif. Le ministère des Transports du Québec mentionne d'ailleurs ces aspects pouvant favoriser une pratique accrue de la bicyclette dans sa Politique vélo. Il est à souhaiter que ces mesures, les plus déterminantes selon Vivre en Ville, seront prises en considération de façon intégrée par l'ensemble du gouvernement du Québec.

La forme urbaine et les différents types d'aménagements déterminent également un des facteurs les plus déterminants en sécurité routière : la vitesse des automobilistes. L'importance de réduire le risque d'accidents relié à la vitesse automobile n'est plus à démontrer. Il est entre autres reconnu depuis des décennies que la sévérité des blessures pour le piéton augmente drastiquement entre 40 et 60 km/h (SAAQ, 2006).

¹ Dans la région de Montréal seulement, le transport collectif contribue à réduire de 61,9 M\$ les frais causés par les accidents routiers en une année. (ATUQ. Le Rôle du transport urbain. http://www.atuq.com/transport_urbain/role.asp.)



Source : SAAQ, 2006

La Direction régionale de Santé publique de Montréal soutient d'ailleurs que les actions les plus efficaces pour réduire le risque automobile en milieu urbain se situent d'abord au niveau des actions suivantes : « mettre en place des aménagements routiers adéquats et réduire la vitesse et le volume de la circulation automobile » (DRSP de Montréal, 2006).

Pourtant, l'aménagement de nos milieux résidentiels favorise une vitesse et un volume de circulation relativement élevés (largeur de la chaussée importante, présence d'éléments autoroutiers,...), et la vitesse permise dans l'ensemble du réseau local est de 50 km/h. Selon *Vivre en Ville*, il est essentiel que les réseaux de rues locales et les milieux urbains soient aménagés de façon à ce que le nombre d'automobiles en circulation et leur vitesse diminuent.

Lorsque l'on parle d'aménagement, il s'agit de mesures normalement de compétences municipales, mais le rôle normatif du ministère des Transports est essentiel et c'est en ce sens qu'il devrait légiférer.

Une planification des transports cohérente

L'aménagement de milieux de vie plus sécuritaires passe avant tout par une planification intégrée du territoire et des transports. *Vivre en Ville* recommande l'obligation pour les municipalités de plus de 40 000 habitants d'élaborer l'équivalent d'une politique de mobilité durable ainsi qu'un plan de déplacements urbains.

Un Plan de déplacements urbains est un outil pour mieux planifier et mieux gérer les déplacements sur le territoire d'un arrondissement ou d'une agglomération. La sécurité des déplacements se trouve parmi les premiers objectifs d'un tel plan. Les mesures comprises dans un PDU concernent également la diminution du trafic automobile et le développement des transports collectifs et actifs. (Certu)

En France, les plans de déplacements urbains constituent un document obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, et sont établis pour une durée de 5 à 10 ans. Au

Québec, l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal a été le premier à se doter d'un PDU, qui s'est inscrit dans la continuité du Plan de transport de la Ville de Montréal

Des modifications au Code de la sécurité routière

Vivre en Ville recommande au ministère des Transports du Québec d'effectuer des changements législatifs prenant davantage en compte la sécurité des usagers vulnérables.

Sous sa forme actuelle, le Code de la sécurité routière semble avoir été conçu pour régir avant tout les « usagers de la route », dans un contexte où l'automobile se retrouve priorisée. Selon Vivre en Ville, d'importantes distinctions sont à faire entre un environnement « routier » et un milieu résidentiel ou urbain. Le Code de la sécurité routière, en raison de sa faible considération pour les usagers vulnérables, apparaît ainsi inadapté à la circulation urbaine et aux milieux de vie. Un meilleur partage de la rue et un respect accru des piétons et des cyclistes apparaissent comme des éléments essentiels à une modification du Code de la sécurité routière. Cela s'impose non seulement pour des questions de sécurité, mais également pour améliorer la qualité de vie et diminuer les impacts négatifs de la circulation sur l'environnement.

L'exemple de la Charte du piéton de Montréal, qui constitue un des outils du Plan de transport de la Ville, assure une considération bien supérieure aux usagers vulnérables que sont les piétons. Avec cette charte, l'administration municipale souhaite et s'engage à reconnaître la primauté du piéton dans l'espace urbain et du même coup réitérer la nécessité du respect du Code de sécurité routière actuel par le piéton. La Charte du piéton contribuera à orienter les actions de la Ville de Montréal en faveur de l'amélioration des conditions de déplacement des piétons.

L'exemple du Code de la rue adopté en Belgique en 2003 devrait également servir de modèle à une modification du Code de la sécurité routière du Québec. Les principaux éléments du Code de la rue sont les suivants :

- L'obligation de prudence par rapport à l'utilisateur le plus fragile : « Les conducteurs doivent faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des catégories d'utilisateurs les plus vulnérables tels que les piétons et les cyclistes, et notamment les enfants, les personnes âgées et les handicapés. »(Convention de Vienne, article 7.3, 1968) ;
- La généralisation des contre-sens cyclables : sens unique pour les voitures, double sens pour les vélos ;
- La création de zones de rencontre : « section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. (...) l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable » (Article R. 110-2 du code de la route français)
- Priorité au piéton sur le point d'engager sa traversée : le piéton n'est pas seulement prioritaire lorsque il est engagé sur la chaussée, mais également lorsqu'il s'approche du passage pour piétons.

Le programme européen de *Shared space* est également un exemple à envisager afin de prendre davantage en compte piétons et cyclistes. Le concept consiste à aménager l'espace public pour tous les usagers et ainsi influencer leur comportement, selon les principes suivants :

- La rue parle par son aménagement, et non pas par la signalisation ;
- Le piéton est à la base de l'aménagement ;
- Tous les usagers ont les mêmes droits ;
- La différence de vitesse entre les usagers est atténuée ;
- Un certain flou est créé afin de provoquer le contact visuel entre les usagers et améliorer la sécurité.

Vivre en Ville salue l'initiative du ministère des Transports au sein du présent Projet de loi qui permettrait les contre-sens cyclistes. Cette mesure, qui a fait ses preuves partout où elle a été implantée, facilitera les déplacements des cyclistes et donnera davantage de visibilité à l'utilisation du vélo comme mode de déplacement. Il s'agit d'un pas dans la bonne direction pour encourager la pratique du vélo.

Le ministère doit également s'attaquer aux vrais problèmes de sécurité : la vitesse et les aménagements déficients, ainsi qu'au déséquilibre engendré par la priorité de l'automobile dans les milieux de vie. Nous recommandons ainsi au ministère d'intégrer de nouvelles règles de partage de la rue de lors d'une modification au Code de la sécurité routière. Plus spécifiquement, Vivre en Ville demande de légiférer pour que la vitesse sur toute rue locale soit limitée à 30km/h en complément à des aménagements appropriés pour une telle vitesse de circulation.

2. Généraliser l'interdiction du virage à droite sur feu rouge

Dans un souci d'améliorer le bilan routier, de protéger les usagers vulnérables et de favoriser la pratique des transports actifs, Vive en Ville s'oppose au virage à droite sur feu rouge (VDFR). L'organisme demande à ce que le ministère de Transports soit cohérent avec ses objectifs prioritaires et modifie le Code de la sécurité routière en ce sens. Les risques accrus engendrés par le VDFR sont injustifiables en regard des supposés gains générés par cette mesure.

Une augmentation des risques d'accidents aux intersections, touchant particulièrement les usagers vulnérables

L'autorisation de tourner à droite sur feu rouge engendre un risque accru d'accidents aux intersections et de conflit entre automobiles et cyclistes ou piétons (DSP Montréal, 2002). Entre 2003 et 2007, 316 personnes ont subi des blessures lors de virages à droite sur feu rouge et une est décédée (Denis Lessard, 2007). L'augmentation du nombre de carrefours où le VDFR est permis a d'ailleurs causé une augmentation du nombre d'accidents (*Ibid*).

En fait, un avis défavorable sur le VDFR avait été déposé par Michel Gou, mandaté par le ministère des Transports, suite à une étude de 2002 se basant sur les accidents survenus dans les 26 municipalités ayant autorisé le virage à droite. Dans la majorité de ces accidents, c'est le comportement des automobilistes qui était en cause. L'étude de Gou démontre qu'en Ontario, seulement 14 % des automobilistes effectuent correctement le VDFR, et que l'on peut parler d'un non-respect généralisé des étapes du VDFR.

Le VDFR comporte des risques particulièrement préoccupants dans les milieux urbains et résidentiels qui sont des aires de vie où les usagers vulnérables sont nombreux, parmi lesquels des enfants, des personnes à mobilité réduite et des personnes non-voyantes dont la sécurité est compromise.

Le VDFR : une mesure injustifiée

Selon l'étude menée par la SAAQ, le MTQ et la Ville de Montréal en 1992, l'économie de temps générée par le VDFR ne serait que de 3 à 15,6 secondes par jour par automobiliste. Le rapport d'évaluation des projets pilotes révélait également qu'en moyenne, dans toutes les municipalités et pour toutes les périodes d'étude confondues, l'économie de temps que permet le VDFR est d'environ dix secondes. Toujours selon l'étude de 1992, les économies d'énergie seraient elles aussi négligeables : 3,5 litres de carburant par an par automobiliste. D'ailleurs, le Service de la circulation et du transport de Montréal soulignait en 1996 que la coordination des feux de circulation permettrait des économies d'énergie cinq fois plus importantes que celles générées par le VDFR. (Institut Nazareth et Louis-Braille)

Face à des résultats aussi mitigés, on peut se demander quelles sont les véritables raisons qui ont justifié la mise en place du VDFR. Chose certaine, la sécurité n'apparaît pas dans ce dossier comme une priorité pour le ministère des Transports, un constat tout à fait déplorable.

3. Abandon du pouvoir attribué aux municipalités de rendre obligatoire le port du casque aux moins de 12 ans (ajout de l'article 492,4)

Vivre en Ville ne remet pas en question les bienfaits du port du casque chez les cyclistes, facteur pouvant réduire la fréquence et la gravité des traumatismes crâniens lors d'impacts. Cependant, l'imposition du casque chez une partie de la population cycliste constitue une mesure à laquelle notre organisme s'oppose vivement, et ce pour plusieurs raisons :

Le port du casque obligatoire : un combat secondaire

Diminuer le nombre de décès et de blessés graves chez les cyclistes constitue un objectif prioritaire partagé par l'ensemble des différents gouvernements et la population. Pour ce qui est des stratégies à mettre en oeuvre, il apparaît évident que les mesures visant la prévention des accidents plutôt que l'atténuation de leurs conséquences soient à prioriser. Or, la stratégie du ministère des Transports semble aller dans une toute autre direction, puisque aucune nouvelle législation n'imposera davantage de précautions envers les cyclistes ou ne réduira significativement les principaux facteurs de risques d'accidents impliquant des cyclistes, à savoir l'importance de la circulation automobile ainsi que la vitesse et le comportement des automobilistes.

Près de 80% des accidents mortels à bicyclette se produisent lors de collisions auto-vélo (Gouvernement du Québec, 1999), et il ne faudrait donc pas oublier que la gravité des accidents incombe davantage aux automobilistes qu'aux usagers vulnérables que sont les cyclistes. Les mesures contraignantes pour les cyclistes devraient être envisagées en dernier recours, mais encore faut-il que leur efficacité sur le bilan routier soit démontrée.

Par ailleurs, l'obligation pour le cycliste de porter un casque sous-entend qu'il en est uniquement de sa responsabilité d'assurer sa sécurité. Un cycliste ne portant pas le casque peut alors être

perçu comme une personne irresponsable et téméraire, alors que la pratique du vélo est l'une des activités physiques les plus sécuritaires qui soient.²

Pour ce qui est du groupe spécifique constitué par les jeunes cyclistes, les mesures de prévention des accidents dont l'efficacité a été prouvée demeurent les mesures agissant sur l'environnement physique, notamment l'apaisement de la circulation, ainsi que l'accompagnement par un adulte (INSP Québec). Si une véritable amélioration du bilan routier est souhaitée, avec une attention particulière pour les jeunes, le ministère des Transports du Québec ne devrait-il pas agir avant tout dans cette direction ?

Une baisse anticipée de la pratique du vélo

Plusieurs études réalisées dans les États ayant rendu obligatoire le port du casque à vélo démontrent un impact négatif significatif de cette mesure sur la pratique du vélo. Notamment, des travaux réalisés sur l'ensemble du territoire australien posent la conclusion suivante : suite à l'application d'une législation sur le port du casque en Australie, le nombre de personnes ayant délaissé la pratique du vélo dépasse le nombre de personnes ayant adopté le port du casque. (D.L. Robinson, University of New England British Medical Journal 2006). Une baisse significative de la pratique cycliste a également été relevée dans les provinces canadiennes qui ont imposé le port du casque, où la loi a eu un effet clairement dissuasif chez les jeunes et leurs parents. (Vélo Québec)

Plusieurs motifs peuvent justifier une diminution de la pratique du vélo lorsque le port du casque est obligatoire (transport du casque, confort, apparence, ...). Par ailleurs, l'imposition du casque à vélo et les campagnes médiatiques accompagnant une nouvelle législation envoient le message suivant : la pratique du vélo est une activité dangereuse qui nécessite le port du casque. Un effet de peur, dissuasif pour la population, est à appréhender, en raison des perceptions de danger disproportionnées par rapport aux risques réels d'accident à vélo.

Dans un contexte où l'augmentation de la part modale du vélo est un objectif prioritaire commun à tous les paliers de gouvernements, pour des raisons de santé publique et de réduction des GES, une mesure engendrant des effets négatifs sur l'utilisation du vélo est tout simplement inconcevable.

Difficultés d'application

Vivre en Ville se questionne quant à l'application d'une loi imposant le port du casque aux jeunes de 12 ans et moins. Cela nécessiterait non seulement la disponibilité de forces policières importantes, mais également la mise en place de procédures particulières pour l'interception d'enfants contrevenants (qui ne sont pas tenus d'avoir des documents d'identité et qu'il faudrait éventuellement raccompagner après les avoir interceptés). Les représentants des forces

²« Alors que 7 cyclistes par tranche de 1000 ont consulté des professionnels de la santé en 1999-2000, on compte 10 fois plus de personnes qui ont consulté en raison de blessures attribuables au hockey (79) ou au jogging (78). » (Vélo Québec Association, *L'état du vélo au Québec en 2005*, juin 2006, p.39)

policières ont d'ailleurs exprimé leur opposition à cette mesure parce qu'ils ne se sentaient pas en mesure de l'appliquer.

Dans une optique d'améliorer le bilan routier, un travail supplémentaire des forces policières devrait avant tout viser le respect du Code de la sécurité routière actuel par tous les usagers de la route. Les résidents et les institutions scolaires qui réclament davantage de surveillance policière dans leur secteur, notamment pour assurer la sécurité des enfants piétons et cyclistes, sont déjà extrêmement nombreux. Par ailleurs, une stratégie de prévention et d'éducation, où s'établit une relation de partenariat plutôt qu'un climat de confrontation entre jeunes et policiers, semble beaucoup plus appropriée. Dans un contexte où l'on souhaite favoriser l'utilisation de la bicyclette comme mode de transport, l'éducation et la sensibilisation sont en effet plus indiquées qu'une approche coercitive.

Sur ce dossier, Vivre en Ville rejoint ainsi la position de Vélo Québec et demande à la Ministre des transports d'abandonner l'ajout de l'article 492,4 dans son Projet de loi. Nous partageons également l'avis de la Table québécoise sur la sécurité routière, affirmant qu'il importe de « stimuler le changement plutôt que de le prescrire, car la prévention par la prise de conscience est toujours plus efficace que la répression, puisqu'elle induit davantage de résultats durables. » (TQSR, 2009).

CONCLUSION

Afin d'améliorer le bilan routier et d'établir des conditions sécuritaires pour tous les modes de déplacement, Vivre en Ville demande au ministère des Transports du Québec de protéger et de favoriser davantage les usagers vulnérables des transports actifs. La prévention des accidents passe selon nous par un meilleur partage de la route et par une diminution du volume et de la vitesse de la circulation automobile. Des modifications au Code de la sécurité routière allant dans ce sens sont espérées, particulièrement une diminution de la vitesse autorisée sur les rues locales à 30 km/h.

Par ailleurs, une planification rigoureuse des déplacements sur le territoire des municipalités devrait être exigée par le ministère des Transports, de façon concertée avec les différents paliers de gouvernements et ministères impliqués. Afin qu'elles puissent répondre à de nouvelles exigences, un soutien aux municipalités sera essentiel.

Rappelons qu'une diminution de la circulation automobile et une augmentation des transports actifs répondraient à plusieurs des enjeux actuels identifiés par le gouvernement : l'épidémie de problèmes de santé reliés à la sédentarité, les troubles respiratoires causés par la pollution atmosphérique, et bien sûr l'obligation de réduire nos émissions de gaz à effet de serre. Ainsi, sécuriser et favoriser l'usage des transports actifs concorde notamment avec les objectifs de la Politique Vélo du ministère des Transports et du Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques du gouvernement du Québec.

Il est du devoir du ministère des Transports du Québec d'intégrer les composantes de santé publique, d'environnement et de changements climatiques à chacune de ses décisions, particulièrement lors de changements législatifs.

RÉFÉRENCES

- CERTU. « Limiter la vitesse à 30 ». <<http://www.certu.fr/IMG/pdf/Tech102-p22-23.pdf>>.
- CERTU. « Plan de déplacements urbains et sécurité routière »
<http://www.certu.fr/fr/S%C3%A9curit%C3%A9_et_circulation_routi%C3%A8res-28/Politiques_locales_de_sécurité_routière-114/Plan_de_déplacements_urbains_et_sécurité_routière-594-s_page_single.html>.
- D L Robinson. « Helmet laws and cycle use » RESEARCH LETTERS, injury Prevention
<<http://injuryprevention.bmj.com/content/9/4/380.extract>>.
- Direction de la santé publique. 2006. *Mémoire de la Direction de santé publique sur la Charte du piéton*. <<http://www.santepub-mtl.qc.ca/Environnement/securite/index.html>>.
- Fubicity. *Généralisation du port du casque à vélo? Une fausse réponse à l'insécurité routière !*
Document initial juin 2005 + données réactualisées en 2007 et 2009.
- Gouvernement du Québec. Livre vert, *La sécurité routière au Québec : un défi collectif*. 1999.
- Institut Nazareth et Louis-Braille. Le virage à droite au feu rouge (VDFR), trousse d'information.
<http://www.inlb.qc.ca/modules/pages/index.php?id=27&langue=fr&navid=1&item_id=1>.
- Jacobsen P. L. *Safety in Numbers: More Walkers and Bicyclists, Safer Walking and Bicycling*.
- Lessard, Denis. « Le virage à droite est là pour de bon ». *La Presse*, 6 novembre 2007
- Régie régionale de la Santé et des services sociaux de Montréal-centre, Direction de santé publique. 2002. *Mémoire sur le virage à droite au feu rouge*.
- SAAQ. 2006. *La vitesse :État de la situation et risque d'accident*.
- Table québécoise de la sécurité routière. 2009. *Deuxième rapport de recommandations*.
- Velobuc. « Le Code de la rue en France » <<http://velobuc.free.fr/codedelarue.html>>.
- Vélo Québec. 2000. *La sécurité des cyclistes : dépasser les apparences*. Mémoire présenté par VÉLO QUÉBEC, <http://www.velo.qc.ca/velo_quebec/Documents/casque/Memoire-VQ-casque.pdf>.
- Vélo Québec. 2002. *Opinion de Vélo Québec sur le virage à droite au feu rouge de Vélo Québec*.
- SAAQ. 2008. *Bilan routier 2008*. <http://www.saaq.gouv.qc.ca/prevention/bilan_routier_2008/deces_usagers.php>.



Siège social

Centre culture et environnement Frédéric Back
870 avenue De Salaberry, bureau 311
Québec (Québec) G1R 2T9
Téléphone (418) 522-0011
Télécopieur (418) 522-7555

info@vivreenville.org
www.vivreenville.org

Bureau Gatineau

115, Boul. Sacré-Cœur, bureau 103
Gatineau (Québec) J8X 1C5

Bureau Montréal

7549, rue Casgrain
Montréal (Québec) H2R 1Y9